

PROCESSO N.º 3.006

ACÓRDÃO

Naufrágio. Representação contra o proprietário-armador, por viajar o navio sobrecarregado. Não suficientemente provada a acusação, julga-se improcedente a representação.

Vistos, relatados e discutidos os autos.

D. Irací Pedroza Ribeiro, espôsa de Manoel Gomes Ribeiro, chefe-de-máquinas do vapor brasileiro "Berga" desaparecido no naufrágio do navio — ofereceu representação contra Mário Domingues Marques, proprietário e armador do mesmo navio, pelos seguintes fundamentos:

"a) o navio sinistrado não se achava em perfeitas condições de navegabilidade, eis que, além de se tratar de embarcação já bem idosa, construída em 1921, não vinha sendo convenientemente preparado para navegar;

b) o peso da carga que transportava por ocasião do fatídico evento, ultrapassava, de muito, o que lhe era permitido receber;

c) houve imprudência do capitão, ao permitir que o navio navegasse em tais condições, negligenciando assim seus deveres."

Com vista dos autos para manifestar-se na forma da lei, o dr. 2.º adjunto-de-procurador reportou-se ao parecer que proferira no processo n. 2.954 e nos seguintes termos:

"Parece-nos que o processo deve ser arquivado, em face da prova colhida. Em apenso, porém, Dona Irací Pedroza Ribeiro, oferece representação, sustentando que a responsabilidade do evento deve ser atribuída ao armador Mário Domingues Marques, por entender que trazia em tráfego o navio sem as perfeitas condições de navegabilidade, e que, além disso, a carga transportada ultrapassava de muito o peso máximo suportável e além desses fatos, houve imprudência do comandante, permitindo a navegação naquelas condições. Entendemos que, em face desta representação, que a nossa oposição à mesma seria cerceamento à defesa dos interesses da representante e, assim, tão somente sob este ponto de vista, concordamos com o recebimento da representação em apenso, se assim entender esse douto Tribunal, pro-

testamos desde já pelo funcionamento em todos os seus termos, se a representação fôr recebida (fls. 33v/35 do processo n. 2.954).

A representação foi recebida pelo Tribunal para que o processo prosseguisse na forma da lei.

Em face do disposto no art. 44, da lei n. 2.180 de 5-2-1954, o presente processo teve andamento conjuntamente com o de n.º 2.954, referente ao naufrágio do vapor "Berga" e em que era representado o capitão Alvaro Aquino Lafon de Pádua.

Contestando a representação, Mário Domingues Marques, expôs o seguinte:

a) O navio "Berga", de sua propriedade e armação, estava sendo empregado em linhas usuais de navegação na costa brasileira, tendo se perdido quando navegava na rota normal entre São Luiz e Fortaleza; estava em dia com as medidas acautelatórias previstas em lei, vigentes as vistorias, inclusive a de classificação para efeito de seguro, nenhuma restrição havendo quanto à segurança e navegabilidade;

b) dos cálculos e perícias pelas quais o requerente desde logo protesta, resultará em confronto com os números indicados no manifesto da viagem em que o navio se perdeu, que não transportava carga excedente da sua capacidade;

c) segundo o relatório do Inquérito na Capitania dos Portos do Estado do Ceará, o navio perdeu-se devido ao mau tempo que ocasionou o desprendimento da carga do convés e a sua acumulação a bombordo, aderando o navio, que veio a naufragar, apesar dos esforços para salvá-lo, inclusive o alijamento da carga deslocada, determinado pelo comandante;

d) o chefe-de-máquinas Manoel Gomes Ribeiro, marido da representante, e cuja competência profissional está acima de qualquer dúvida, cinco dias antes do acidente, telegrafou ao requerente, nos seguintes termos: "Solicito substituto Recife máquinas boas condições qualquer chefe poderá conduzi-las. Ribeiro".;

e) na defesa de seus direitos protestava pela realização de perícia para a qual indicaria, oportunamente, louvado e apresentaria quesitos e documentos (fls 17/18).

Na fase da instrução, a autora juntou cópias fotostáticas da certidão de casamento, de quatro cartas e um recorte do vespertino "O Globo" de 18-1-1956 (fls. 21/27).

O representado requereu a realização da perícia e indicou o perito, mas foi intimado a dizer a que espécie de perícia fazia referência, respondendo com o seguinte quesito:

"A tonelagem de carga que um navio pode transportar é um dado fixo para determinado navio ou é uma variável dependente das quantidades de combustível e água existentes a bordo, tendo em vista o peso morto (deadweight) do navio"? (fls. 33).

O relator lavrou o seguinte despacho:

"Para saber o que é capacidade de carga e porte bruto (deadweight) ou (expoente de carga) de um navio, não há necessidade de perícia. As características dos navios incluem esses dados".

Por iniciativa do relator foi intimado a comparecer em audiência o sr. João Batista Rolins, ex-chefe-de-máquinas do "Berga" e que depôs, prestando informações relacionadas com o estado do navio, durante o tempo em que nele serviu e que a seguir se resumem:

a) o navio arribou ao porto de partida, o do Rio de Janeiro, devido a vazamento na caldeira de boreste, retrocesso de chamas em ambas as caldeiras, combustão do óleo nas caixas de fumaça e na chaminé, mau funcionamento da bomba de alimentação e dos compressores de óleo, já acidentados alguns tripulantes;

b) antes de chegar ao porto de arribada esteve à matroca e ancorou ao abrigo da ilha de Santana, de onde veio rebocado pelo rebocador "Camuirano", chegando a salvamento à baía de Guanabara;

c) os reparos foram iniciados nas caldeiras, mas o depoente desembarcou;

d) notou que a carga demasiada sobre o convés tornava o navio bandoleiro (adernava para um e outro bordo);

e) que o navio estava na linha de carga máxima; com o empachamento do convés, os tripulantes locomoviam-se com dificuldade;

f) que a viagem decorreu normalmente até Cabo Frio, mas daí em diante, tendo o vento refrescado, tornando-se o mar agitado, os balanços e as caturradas fizeram manifestar-se as anormalidades a que fez referência;

g) que os tanques de aguada e de óleo combustível careciam de limpeza;

h) atribuiu as anormalidades no funcionamento das máquinas auxiliares e caldeiras à negligência do seu antecessor, que teve bastante tempo para tratar da conservação do material durante os quatro meses de estadia, acreditando que, se o armador soubesse das condições do navio, provavelmente a viagem não se iniciaria;

i) fazia o melhor conceito profissional do chefe-de-máquinas e do segundo-maquinista desaparecidos no naufrágio;

j) que o navio fez experiência de máquinas antes de zarpar do Rio de Janeiro e quando compensava as agulhas, estando presente também um perito de máquinas da Capitania do Porto (fls. 42/44).

O representado juntou aos autos os seguintes documentos:

- 1 — certificado de vistoria do Bureau Veritas;
- 2 — declaração de que o navio estava no curso da classificação no Registro do Bureau Veritas;
- 3 — termos de vistoria flutuando pela Capitania dos Portos;

4 — vistoria pelo Bureau Veritas para inspeção das avarias que impuseram a arribada e respectivo parecer quanto aos reparos;

5 — faturas dos reparos executados por Simasan Ltda. e Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

6 — termo da vistoria dos reparos feita pela Capitania do Porto;

7 — certificado complementar de vistoria do Bureau Veritas.

8 — telegrama do chefe-de-máquinas (fls. 48/65).

Encerrada a instrução, a autora alegando a final disse:

d) que a sobrecarga e a má estivagem da carga do tificado de vistoria, o que tem valor relativo;

b) que a acusação não diz respeito apenas às condições de segurança do navio, mas também ao volume da carga e à sua anormal estivagem no convés;

c) a prova colhida neste processo e no de n.º 2.954, ao qual este está apenso, evidencia que o "Berga" não estava em perfectas condições de navegabilidade, o que ficou comprovado pelas cartas juntas aos autos e pelo depoimento de João Batista Rolins;

d) que a sobrecarga e a má estivagem da carga do convés estão comprovadas pelo depoimento do marinheiro sobrevivente (fls. 70/71).

O representado nada alegou a final e o dr. 2.º adjunto-de-procurador declarou que em plenário diria.

As circunstâncias do acidente e a culpa do capitão por excesso de carga, estão detalhadamente apreciadas no acórdão do processo n.º 2.954, que deverá ser a este anexado, em cópia.

As declarações do ex-chefe-de-máquinas João Batista Rolins, referem-se a avaria nas caldeiras e máquinas auxiliares, que impuseram a arribada, a reboque, ao porto, de partida e nenhuma relação tem com o naufrágio do navio, que ocorreu na viagem de retorno.

Não há indício ou prova de que o armador — proprietário — de algum modo concorresse para a sobrecarga do navio, ou dela tivesse conhecimento, tendo o carregamento se operado em São Luiz do Maranhão, sob a responsabilidade do capitão e atividade dos agentes.

A acusação pelos fundamentos em que se apoia é improcedente e deve ser rejeitada.

Do exposto e por tudo o que consta dos autos,

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo, unanimemente, e na forma da decisão do processo n.º 2.954: isentar de culpa o representado Mário Domingues Marques e mandar arquivar o processo, por julgar não aprovada a acusação. Custas pela autora. — P.C.R. — Rio de Janeiro, 24 de junho de 1958. — *José Espíndola*, almirante-de-esquadra, presidente — *Francisco José da Rocha*, relator — *João Stoll Gonçalves* — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *Gerson Rocha da Cruz* — *Alberto Epaminondas de Souza* — *Antônio Mendes Braz da Silva*. Fui presente: *Gilberto Goulart de Barros*, 2.º adjunto-de-procurador.